

2023年船舶内装工作总结报告 船舶工作总结(模板9篇)

随着社会一步步向前发展，报告不再是罕见的东西，多数报告都是在事情做完或发生后撰写的。报告的作用是帮助读者了解特定问题或情况，并提供解决方案或建议。下面是小编带来的优秀报告范文，希望大家能够喜欢!

船舶内装工作总结报告 船舶工作总结篇一

“安全生产责任重于泰山”，我乡一直把水上交通安全作为我乡安全生产的重点之一，抓紧、抓好、抓落实。一年来，全乡认真贯彻上级安全生产指示精神，坚持“安全第一，预防为主”的方针，以“三个代表”重要思想为指针，坚持科学发展观，坚持以人为本和依法行政、公平和谐的安全发展理念，从讲政治、保稳定、促发展的大局出发，切实把乡镇船舶安全管理纳入重要议事日程，切实加强对水上交通安全工作的领导，全面落实乡镇船舶安全管理责任制，强化了安全生产检查，把水上交通安全检查和专项治理作为工作重点来抓，加大了对事故隐患的整改力度，严厉查处了非法改装船舶等各类违规违法行为，全面实现了20xx年度既定工作目标，取得全年无水上交通安全事故、无人员伤亡的优良成绩。

(一) 加大了水上交通安全宣传教育力度。我乡把安全生产宣传教育作为搞好水上交通安全和乡镇船舶安全管理的一项重要基础工作，认真研究部署；充分利用政府公告、宣传单、广播电视、各种会议、检查执法现场讲解等形式，广泛深入地宣传国家的相关法律法规。全年共发放宣传资料300余份，电视宣传报道次，在库周村寨和库区路口制作展示永久性标语4条。召开专题水上生产安全会议及开展库区安全生产培训会，参会人员达80余人，发布了关于泗南江电站库区禁止非法航行、捕鱼的公告。使广大船舶所有人、船员、乘员增强安全法律责任意识，提高安全防范和自我保护能力，自觉加

强管理、自觉遵章守纪、自觉相互监督，创造一个“人人关心安全、个个重视安全、事事讲安全、时时讲安全”的良好环境和工作氛围。

（二）建立健全安全责任管理体系。我乡行政一把手认真履行第一责任人的职责，分管领导具体抓，切实做到船舶安全管理机构、人员、责任落实。按照“自我约束、自我管理、自我完善”的原则，建立健全乡、村、船主三级安全责任制，签订《乡镇船舶安全管理责任承包书》20份。真正建立起水上船舶安全管理“横向到边，纵向到底”的责任网络体系。全面落实了乡镇船舶安全管理责任制。

（三）加大现场检查监控力度，严格查处违法行为。我乡配合海事部门，采取综合检查与专项检查相结合、明查与暗访相结合、自查与抽查相结合等多种形式严查勤查。对发现的各种隐患，登记建档，定人员、定期限认真整改。对违法经营和不具备安全条件从事营运的船舶坚决予以取缔，坚决取缔无船名船号、无船籍港、无船舶证书的“三无”船舶，严禁自用船舶非法载客。对营运性船舶及时督促办证，纳入正规化管理。一年中配合海事部门检查船舶200余艘次，警告10余艘次，下达整改通知3份，处罚1艘次。有力维护了水上交通安全和船舶安全管理秩序，圆满完成了水上交通安全工作的各项目标和任务。

（一）我乡库区点多面广线长水深，水域复杂，管理成本高，管理难度大。

（二）群众生产、生活自用船技术状况差，无设计制造的规范标准及检测、报废制度。随着经济发展，从事水上作业人员不断增多，船舶所有人、船员、乘员安全意识不强、法律意识不足，救生设备不齐，自我保护能力薄弱，安全隐患依然存在。

（三）无专管机构、专管人员和工作用船，码头建设滞后，

不利于水上交通安全生产管理，不利于防范水上安全生产事故，不利于水上事故救援。

三、下一步工作思路：坚持以科学发展观为统领，树立以人为本、安全发展的新理念，进一步完善乡镇船舶安全管理基础工作，规范水上交通秩序，坚决清理“三无”船舶，严厉打击非法营运；强化现场监管，严格公正执法，确保水上交通安全有序发展。

船舶内装工作总结报告 船舶工作总结篇二

3. 写好订仓纸后就是传真给船公司，快的一般就是当天可以拿到进仓单(shippingorder)了，进仓单里一般包括仓库地址（会有画好的一个地图），旁边写着何时之前要将货物送到指定仓库，何时要将所需单证寄到船公司等；接着仔细些就是在进仓单旁边的空白处写好每一个货物工厂联系人，货物的箱数，以便工厂那边确认！然后就是对工厂发传真的了，货物多的要仔细，一个一个传过去。

4. 有些货物是国家法定检验货物，我方外贸公司还需要安排作商检，这个一般是要求工厂去做的；有些货物如木盒子之类还需要作熏蒸，拿到熏蒸证书。

5. 工厂那边收到进仓单后，顺利的话就直接送到船公司指定仓库；如果货物怕摔什么的，船公司那边又没有拖车了，还需我方外贸公司自己另行安排拖车公司去拖柜，在这个过程中，有时会遇到些数据的变化，比方说由于运输问题，最后实际进仓货物箱数与原来的不符，这就要求我们随时同工厂和船公司的人联系，跟踪货物的进仓进度，随时采取应变措施，确保货物顺利进仓！

6. 对于没有进出口经营权的外贸公司还需自己制作一份货物明细表（包括发票号，船公司名，船公司联系人电话和传真，开船日，货物的品名，数量，美金单价，箱规，每种货物的

箱数，毛重，净重，贸易术语[hS编码等），然后传真给代理公司，让代理公司做一份单证，一般包括（装箱单，商业发票，报关单），之后要求代理公司把全套的单据寄给船公司去报关，从中可寄两份空白单据，以便船公司把数据打印上去。为什么要两份空白单据呢？我前面所说的五点里有时货物实际进仓货物箱数与原来的不符，那么我们及时的得知箱数变化，就可以及时联系船公司重新打印数据。

7. 开船前一天这样就可以问船公司拿预录单了，早点拿最好，因为这个主要是交给财务的。开船后，对于不熟的客人，需要发装船通知，熟的客人不介意的话，也可以不发的（哈~~这种情况下是比较信任我方的客人拉），8. 然后我们就可以要求船公司把做好的提单样本传真过来，作确认，如果有什么不对的地方还可以回传改的；提单确认之前，可以把提单样本传真给客人看一下[30%定金的，客人会把余下的款项打到代理公司的账户下，因为我外贸公司无进出口经营权，所以客人的钱都是进了代理公司的账户。

一、思想上严于律己，不断提高自身修养 一年来，我始终坚持正确的价值观、人生观、世界观，并用以指导自己在×××（改成船务岗位所在的单位）船务岗位上学习、工作实践活动。虽然身处在船务工作岗位，但我时刻关注国际时事和中-央最新的精神，不断提高对自己故土家园、民族和文化的归属感、认同感和尊严感、荣誉感。在×××（改成船务岗位所在的单位）船务工作岗位上认真贯彻执行中-央的路线、方针、政-策，尽职尽责，在船务工作岗位上作出对国家力所能及的贡献。

希望能够再接再厉，要继续保持着良好的工作心态，不怕苦不怕累，多付出少抱怨，做好船务岗位的本职工作。同时也需要再加强锻炼自身的船务工作水平和业务能力，在以后的工作中我将加强与×××（改成船务岗位所在的单位）船务岗位上的同事多沟通，多探讨。要继续在自己的工作岗位上踏踏实实做事，老老实实做人，争取为**（改成船务岗位所

在的单位)做出更大的成绩。

篇三：船务公司二0一0工作总结

实业部二0一一年工作总结

二 工作卓有成效,经济效益创新高

四 深入科学管理,工作全面制度化

二0一一年十一月十八日

船舶内装工作总结报告 船舶工作总结篇三

本人1995年7月毕业于_x专业,学制__年。在_x毕业后先后在__等地方一直从事船舶检验工作。1996年获助理工程师职称。1997年1月于_x被评为96年度先进工作者,1998年2月于__被评为97年度先进工作者,1999年1月于__被评为98年度先进工作者,1999年9月于__被评为优秀学员, __年1月于_x被评为1999年度先进工作者, __年12月于_x被评为_年度先进工作者, __年1月于__被评为_年度优秀党员, __年1月于_x被评为_年度优秀党员, __年1月于_x被评为_年度优秀党员, __年在抗洪救灾工作中被__x党委评为先进个人。在多年的船检工作中,得到多位优秀验船师传授经验,加上自己刻苦学习,勤奋钻研,在检验工作中积累了丰富的经验,也取得了优秀的成绩。

本人1995年7月毕业于_x专业,学制__年。在_x毕业后先后在__等地方一直从事船舶检验工作。1996年获助理工程师职称。1997年1月于_x被评为96年度先进工作者,1998年2月于__被评为97年度先进工作者,1999年1月于__被评为98年度先进工作者,1999年9月于__被评为优秀学员, __年1月于_x被评为1999年度先进工作者, __年12月于_x被评为_年度先进工

作者，_年1月于__被评为_年度优秀党员，_年1月于_x被评为_年度优秀党员，_年1月于_x被评为_年度优秀党员，_年在抗洪救灾工作中被__x党委评为先进个人。在多年的船检工作中，得到多位优秀验船师传授经验，加上自己刻苦学习，勤奋钻研，在检验工作中积累了丰富的经验，也取得了优秀的成绩。

现将这些年来主要技术工作总结如下：

一、船舶建造检验工作

船舶建造质量的高低，直接影响到船舶的使用寿命和营运安全。船舶建造质量主要由图纸设计、建造工艺和检验监督三方面决定，而船舶在建造过程中是否按图施工、是否按认可或先进工艺施工，等等，这些都与验船师的责任心和业务水平有关，可见验船师的检验工作直接关系到船舶的建造质量。在1993年至1996年实习和工作初期，我分别在__船厂□_x船厂、_船厂对船舶设计、放样、装配焊接等等船舶的工艺流程进行了实践。并跟随验船师对包括千吨级“_x五运司8”等几十艘建造船舶进行了实践检验，掌握了辖区内船舶的建造检验技能。在任助理工程师几年来，独立检验建造船舶二十余艘，其中包括客船、货船、工作船等类型。在工作中，我充分认识到科学的工作程序和严格的管理是保证船舶建造质量的重要，原来部分船厂管理较为混乱，检验发现问题，产生返工现象较多，检制通过检验后，方能进行下步施工，实践证明，采用这个措施后，返工现象大大降低，提高质量和效益，收到了船厂的欢迎。船舶检验过程其实是执行规范的过程，但执行规范决不是生搬硬套，而是在充分理解规范条文的基础上对问题做出恰当的处理。在检验工作中，我常常在保证满足规范的情况下，尽量考虑到船厂和船东的利益。一次在船舶改建检验中，该船进行加长、加宽，原实肋板强度不能满足要求，设计图纸原设计采用增加实肋板腹板高度的做法来满足要求，但在实际施工中，该设计工艺复杂，施工难度大，

质量无法保证。我经过研究，提出在原实肋板面板上增加一扁铁，达到增加实肋板面板尺寸，满足强度要求的变更设计，该变更设计得到上级检验部门的审核通过，施工上大大减少了强度，加快了施工进度，船东、厂方均很满意。

在工作中我特别注意对发现问题进行研究，想方设法解决它。一次在“_x181”倾斜试验中，把移动到船舶另一舷的压铁移回原处时，船舶没能完全回复到原先平衡位置，保持倾斜了一个很小角度。开始以为船上物体滑落所致，但检查后没有。虽然只是很小角度，我并没有放过，相信其中必定有原因。打开舱室仔细检查，发现该船在尾舱内有一隔离空仓，为了让船舶试航时能在空载情况螺旋桨不露出水面保持航行性能，船东对该舱进行灌水压载，使船尾部加大吃水。倾斜试验前船舶曾进行排出仓底水但没干净。倾斜试验时，该舱内积水移向了另一边，在将移动到船舶另一舷的压铁移回原处时，由于船底纵向骨架的阻拦，虽然在骨架间有流水孔，但回流速度缓慢，致使仓内一边积水使船舶没能回到原平衡位置，保持了一个很小的倾斜角度。问题缘由找到了，我即要求船舶清空该舱内积水后重做试验，结果令人很满意。在检验隆安船厂建造的“隆安水运12”船时，进行操舵试验过程中，发现左右满舵时舵杆明显摆动，经反复试验观察，发现产生摆动的原因是由于尾封板结构布局不太合理，下舵承座安装位置处于扶强材之间，在满舵时舵杆牵拉尾封板产生较大弹性变形所致。

厂方采纳了我的意见。后经重新试验，情况良好，该船营运多年来，舵系从未发生问题。

二、营运检验

营运船舶的检验是船检工作的一个重要方面，在船舶检验的实际工作中，很大一部分工作是对营运船舶的检验，而且营运船舶的技术状况较之新建船舶更为复杂，在业务技术水平方面对验船人员的要求更高。因此，从事营运船舶检验的验

船人员不但要掌握和运用有关新建及营运船舶检验的所有规范规则和规程，而且必须具有丰富的实践经验和现场处理问题的能力。任助理工程师以来，我共对船舶进行营运检验1000艘次，包括客船、普通货船、油船、工程船、拖轮、汽车渡船、砂石船、乡镇圩横渡船等船舶类型，在工作中，一如既往的认真细致，善于思考，发现问题及时加与解决，清除了大量事故隐患，保证了船舶的安全航行。九七年十一月，我在检验“_x水运001”船时，发现货舱口纵桁有变形现象，仔细查看，发现舱口端横梁尺寸较小，强度不能满足规范要求，我提出在货舱区左右增设支柱的办法来进行解决，经过这些年的跟踪检验，未发现该船货舱区出现变形现象。_年八月，我在检验“_x水运188”船时，凭我对规范的熟悉和经验，敏锐的感觉到这条长度在30余米的船舶所核定的b级300mm干舷值不能满足规范要求，翻阅该船的干舷计算书，果然发现计算错误，随即要求该船重新进行了干舷核算，消除了事故隐患。

在检验“田阳22”船时(该船为吸斗运砂船)，船主为了节省投资提高经济效益，未经批准在机舱前壁处增设一较大敞口水箱，让货舱砂水流到水箱，在由主机带动水泵把砂水排除舷外。我认为该船在进行吸砂作业时，不可能一直开动主机排水，且该水箱为敞口水箱，万一有其他原因，不能及时将水排出舷外时，水将进入机舱，严重影响船舶安全，故提出拆出水箱保证舱壁水密，增设一套排水设备，避免了一起潜在可能发生的沉船事故。

九十年代前期，水运事业发展迅猛，大量违章建造船舶流入市场进行营运，这些船舶由于天生不足，存在着大量结构技术缺陷，给营运检验工作带来沉重压力。我在营运检验中，抓住船舶进行特别检验上厂的机会，严格按检验规程进行检验，同时结合实际情况，对后天难于纠正的缺陷，在不违背规范的情况下，采用变通处理，签发大量《检验意见通知书》，纠正了船舶原建造存在的大量缺陷，基本清理掉了船

船历年的检验遗留问题，为船舶的安全航行提供了技术保障。

三、公正检验

几年来共进行公证检验15艘次，作出的技术结论均作为理赔的依据之一，从没引起争议，同时，还从船检的角度协助海事部门分析事故原因，提出建设性意见，均被采纳作为结案的依据之一。如在对“_x水运035”船的公证检验，该船发生触礁事故后上排，我到现场进行公证检验，通过细致检查，发现主甲板下约180mm处有一条长焊缝，怀疑船舶已经过改装，重新丈量主尺度后，发现该船型深确实比证书记载增加了180mm,在事实面前，船主也不得不承认该船确实经过私自改装，确认了该船吃水超过航道水深是导致触礁的原因之一，为理赔和海事结案提供了依据。

四、乡镇船舶整顿检验

由于历史遗留的原因，90年代初本航区有大量无证乡镇运输船舶违章航行，这些船舶技术状况都比较差，是水上交通安全的极大隐患。几年来我作为船检骨干，参加了对_x江流域、水库乡镇船舶的9次整顿工作，检验船舶400艘次。乡镇船舶的检验发证是检验工作中的一个难点，这些船舶私自建造，无图纸资料，必须经过实船测量得出一些原始数据进行计算。我在对这些船舶进行检验时，既是进行技术把关，又进行帮助。通过限制航行时间，限制航线，增加干舷等方法对船舶提出一些限制条件，保证船舶的营运安全。在检验“_x024”船时，在稳行核算不能满足要求，我经过分析，提出在该船舱底加设固定压载，降低船舶重心，经再次核算，满足了要求。在工作中我注意到辖区内乡镇圩渡船赶圩均携带有农产品等货物，提出将客舱区划出一定区域进行货物的放置，前部载客、后部载货，载货量根据实船统计资料选定，同时兼顾了载客和载货，又避免人货的混装，在稳性核算时设计加入货物进行核算，符合了实际情况，更有利于保证安全。在乡镇

船舶检验中，由于大部分船主素质普遍较低，对船舶只有一些感性认识，对在乡镇船舶存在的缺陷，如舱壁的水密性、舵链的隐患、安全、信号设备的配备，我都能耐心、细致地进行说明，使船主真正在思想上认识，主动纠正船舶存在问题，现在辖区内乡镇船舶的技术状况得到了很大提高，几年来没因船舶技术状况出过事故。

五、船舶设计

由于地方船厂技术人员的缺乏，本着为人民服务的思想，我利用自身掌握技术，帮助进行过多艘船舶船体设计，包括800吨改建船、1800吨改建船、35米甲板横渡船等多种类型船舶。多年以来，我所设计的图纸符合国家颁布的技术规范要求，并均通过了上级船检部门的审核。同时，按我所设计的图纸进行建造、改建的船舶，或按我所设计船舶图纸进行技术改造的船舶，其技术状况良好，没有发生技术质量事故。在船舶图纸设计工作中，我始终追求科学、合理的目标，使安全保障和经济效益有机地结合在一起，得到船方的肯定和欢迎。在参与船舶设计的过程中，我积累了船舶图纸的审核经验，具备了内河船舶图纸(船体部分)审核的能力。

六、学习和提高

船舶检验是一项技术很强的工作，同时又是一项管理工程，要做好船舶检验，必须掌握大量的理论知识和实践经验。我从船舶检验专业毕业，在多年工作中一直抓紧空余时间进行学习，通读和熟悉各种规范及有关专业知识。并通过自学，利用所学知识，编写了“吨位丈量”等计算机程序，很大程度上提高了工作效率。目前正参加武汉理工大学船舶工程本科专业的学习。多次参加上级部门组织的业务培训，并都通过了考试。在不断的培训学习和自己努力，业务水平不断提高。

多年来一直在基层从事船检业务，在工作的各个方面都得到

了锻炼和提高，加上长期的专业学习，业务培训，我具备了较系统的理论知识和专业技术知识，熟练掌握了辖区内船舶的建些感性认识，对在乡镇船舶存在的缺陷，如舱壁的水密性、舵链的隐患、安全、信号设备的配备，我都能耐心、细致地进行说明，使船主真正在思想上认识，主动纠正船舶存在问题，现在辖区内乡镇船舶的技术状况得到了很大提高，几年来没因船舶技术状况出过事故。

五、船舶设计

由于地方船厂技术人员的缺乏，本着为人民服务的思想，我利用自身掌握技术，帮助进行过多艘船舶船体设计，包括800吨改建船、1800吨改建船、35米甲板横渡船等多种类型船舶。多年以来，我所设计的图纸符合国家颁布的技术规范要求，并均通过了上级船检部门的审核。同时，按我所设计的图纸进行建造、改建的船舶，或按我所设计船舶图纸进行技术改造的船舶，其技术状况良好，没有发生技术质量事故。在船舶图纸设计工作中，我始终追求科学、合理的目标，使安全保障和经济效益有机地结合在一起，得到船方的肯定和欢迎。在参与船舶设计的过程中，我积累了船舶图纸的审核经验，具备了内河船舶图纸(船体部分)审核的能力。

六、学习和提高

船舶检验是一项技术很强的工作，同时又是一项管理工程，要做好船舶检验，必须掌握大量的理论知识和实践经验。我从船舶检验专业毕业，在多年工作中一直抓紧空余时间进行学习，通读和熟悉各种规范及有关专业知识。并通过自学，利用所学知识，编写了“吨位丈量”等计算机程序，很大程度上提高了工作效率。目前正参加武汉理工大学船舶工程本科专业的学习。多次参加上级部门组织的业务培训，并都通过了考试。在不断的培训学习和自己努力，业务水平不断提高。

多年来一直在基层从事船检业务，在工作的各个方面都得到了锻炼和提高，加上长期的专业学习，业务培训，我具备了较系统的理论知识和专业技术知识，熟练掌握了辖区内船舶的建造检验技能，积累了一定的工作经验，在技术业务水平、管理能力以及应变能力等各方面都已具备了担任工程师的能力和条件，现申报船舶工程师，恳请评委们审批。

船舶内装工作总结报告 船舶工作总结篇四

一是召开专题会议向全体干部职工传达上级关于船舶码头污染防治工作的会议、文件精神，强调做好船舶码头污染防治工作的重要性和紧迫性。由海事处印制关于船舶码头污染防治的宣传资料免费发放给辖区船舶及渡口码头，让广大业主提高做好船舶码头防污染工作重要性的认识，营造了良好氛围。

xx区地方海事处成立由主要负责人负总责，分管负责人具体牵头海事、航务、船检的三个工作小组。按照职责分工，海事股负责辖区所有流动船舶的污染防治工作，航务股负责辖区所有渡口码头人行桥的污染防治工作，船检股负责辖区船舶防污装置的整改和检验把关工作。

各片区按照职责展开了全面排查工作，按照相关要求对各片区船舶码头进行了逐一排查，认真做好了检查记录，摸清底数，全面掌握本辖区在船舶码头防污工作方面存在的不足，打好了船舶污染整治工作基础。

我处执法人员严格按照相关要求对辖区船舶防污证书文书、船舶防污染设施设备配备和船舶、码头作业活动污染情况等方面进行了重点检查，对发现的问题督促业主及时整改，并进行了严肃处理。

制定完善了相关记录台账，对检查记录、隐患登记簿、处罚案卷文书等做到了详细、规范。

我处将污染防治工作纳入港航处职工日常工作考核机制中，与工作性津补贴挂钩，每季度实行了考核评分，按照工作制度严格奖惩，促进船舶码头污染防治各项工作任务任务的落实。

船舶内装工作总结报告 船舶工作总结篇五

——“ ” 轮二副：

尊敬的领导：

你们好！

我是“富源”轮二副，于2011年3月3日在京唐港上船工作，在船上工作和生活中，我安分守己，尽心尽力做好本职工作。此外我积极上进，充分利用闲暇时间努力学习大副业务知识，抓住机会模拟实践大副业务技能，特别是在某某船长和某某大副的悉心传授教导下，我不断学习领悟，自觉已掌握大副在船工作的基本程序，方法技巧和注意事项，以下是我对如何做好大副工作的理解和体会，不到之处，敬请不吝指教！

大副是甲板部负责人，要紧密配合船长开展甲板部日常工作，做好船长的得力助手。不同于二副工作的内容明确工作要求细致认真，我觉得作为大副首先要思想明确，态度端正，清楚自己的职责所在，能从较长远，全方位的角度考虑问题，做任何事情都要考虑船员，船舶，机器，货物的安全和周围环境。其实大副的工作就是一个提前制定切实可行的计划，做好各项准备，然后监管既定计划及时有效执行到位的过程，要在不断学习业务知识技能，不断总结工作经验的同时还要具备人员管理能力，临机应变能力，沟通交流能力等综合素质，才能从容应对本职工作。

一，明确大副的职责所在大副是甲板部带头人，在船长领导下主持甲板部的日常工作，执行并监督各有关岗位人员执行公司综合管理体系的各项要求；协助船长抓好船舶航行安全

工作；负责货物的配载、装卸、交接和运输管理；按综合管理体系要求，负责甲板部船员的各种培训；负责体系有关大副职责的受控文件的管理、维护、记录和存档；保管船舶图纸、技术资料，负责做好甲板部物料(包括厨房用品及船员生活用品)的申请，验收、保管、使用等管理工作；掌管船舶备用钥匙；保管并执行《船舶垃圾管理计划》，主管船舶垃圾的收集、存放和处理，填写《垃圾记录簿》，保存岸方提供的垃圾收据；监督船员遵守国际和地区性环保法律法规，避免发生污染事故；船舶停泊在港口、外锚地或在航经海盗经常出没的水域时，组织、安排防盗、防偷渡工作，确保船舶、船员和货物的安全；按船长指示做好备舱工作，负责货物配载、装卸和运输管理，当装卸重大件、危险品及贵重货物时应亲自在现场监督，防止货损、货差，装卸货完毕后应尽快将装卸货报告、积载舱图及船舶吃水、强度、稳性等资料寄公司；开航前应检查装卸货单证是否齐全，船员是否到齐，督促甲板部船员做好各项开航准备工作；海上航行及锚泊值班中注意救生、消防设备，装卸机械及货物是否绑扎牢固，遇有风暴警报时，更应亲自检查和监督船员做好货物、设备及物品的加固防护措施；管理淡水的储量和消耗；负责压载水的注入、排出和移注工作；检查各淡水舱，压载水舱及污水井的测量记录；负责制订甲板部的《维修保养计划》；负责船体及装卸机械的维修保养；船舶厂修或坞修时，提前报送修理单，修理期间负责甲板部工程的监修和验收；航行值班期间经常运用各种方法测定船位，及时修改航向，使船舶经常保持在计划航线上航行，保证船舶航行安全；大洋航行值班期间，在天气、海况允许的情况下，应利用天体测定罗经差、船位线或船位，并做好相关记录；组织船员做好清洁卫生工作，陪同船长定期检查船舶卫生。负责每天审阅《航海日志》并签字；负责救生设备的保养并与轮机长分工负责消防设备的保养，督促三副按时检查、维修和保养相关设备，按规定及时换新并做好记录；落实抵港前各项准备工作，组织甲板部船员认真做好自查自纠等港口国迎检工作；其它有关上下船交接班、进出港、靠离移泊、锚泊、装卸货、航行值班、修船职责参照相关须知的有关规定；应急情况下，执

行体系文件有关规定及履行应急部署表列明职责。

制定装卸货程序要综合考虑各种因素，在根据本船实际和《国际载重线公约》确定载货量之后，在船舶抵港装货之前，还需了解更多相关信息，如抵港水尺及吃水差，装货机械的高度尺寸和装卸速率，潮水变化幅度和周期，系泊要求，工人的专业熟练程度，水的比重，码头长度，装货及排放压载水有无时间限制及其它的特殊规定要求等信息。当然，船方也需提供相应的信息给港方。在抵港靠泊之后，还需向代理和工头进一步了解证实，索取相关的货物证书报告，查看货样，做好与港方的沟通工作。量取泊位的实际水深，在扣除潮水的影响后，是否会在装货过程中和开航时造成船舶搁浅，这点很重要。依据货物的隔舱要求，泊位的水深限制，装货的速率及头数，船舶排放压载水的速度，保持合适的剪力及弯矩，以及港方相关的要求，如果不能满足就需及时协商解决办法，综合考虑以上因素，制定装卸货顺序步骤和排放压载水的顺序及步骤□loading sequence和unloading sequence的编制可以参照blu手册的说明要求。

2. 洗舱备舱工作

根据货物的特性要求，在前一航次结束之前就需要组织甲板部人员进行严格的备舱工作。如果对货物的特性不了解，可以查阅bc code的相关说明。如果是危险货或者是对人体健康带有一定伤害性，还须查阅imdg的相关说明，并将有关注意事项张贴说明。备舱的过程包括扫除残留的货物及浮锈，清理死角，洗刷大舱，舱盖和舱口围，注意防止堵塞舱口围的止回阀，过淡水等。如果是装载腐蚀性的货物，还需在舱壁上涂抹一定高度的保护层。在抵达装货港受载前，还需对大舱进行再次的清扫，查看有无残留货物及浮锈在航行中落下，有无昆虫和渗水出现。检查大舱的水密性，开关舱及封舱设备，人孔道门，管路，横梁，上下大舱的直梯及澳梯，污水井，通风孔及测量管系等等是否完好正常。备舱的工作必须

认真一丝不苟的进行，来不得一丝马虎，不能抱有侥幸通过的心理。

3. 装卸货过程中的监管工作

在办理完相关的手续，取得有关货物证书验舱报告及单证，做完初始水尺检验，互签船岸检查清单和相关准备工作后即可开始装卸货了。在装货的过程中，一方面要督促值班驾驶员经常到大舱和作业现场查看货物的外表状况和含水量情况，是否与提供的证书和货样相符合，并督促工头要严格按loading sequence作业，根据掌握装货进度经常观测船舶水尺，经计算后与岸上提供数字比对，是否和计划中的相应步骤相符合，如差别太大要及时找出原因；严禁工人违章违规操作。如有工损发生就需通报有关人员做进一步的处理工作，并做好四周及甲板巡视工作，同时自己也要密切注意装货过程中的各种问题和情况并及时的处理和协调，确保装货和排水工作顺利的进行，注意监控装货和排水过程中sf_{bm}draft值的大小，实际水深情况，拱垂情况，保正船舶始终处在安全的状态，直到最后装货结束。在做水尺检验和签署各单证时，也需要仔细谨慎，避免将来不必要的麻烦或索赔。在做大副收据时，特别是大副批注时要慎重，即能完成航次任务，避免造成纠纷，又能保护船东利益，千万不能马虎大意。

4. 水尺检验注意事项

散货船装卸货过程中的水尺检验是大副业务中的一项重要内容。做好水尺检验，首先是保证能够准确测定有关原始数据，如船舶六面吃水，舷外水密度，燃油，压载水，淡水以及储备品等。观测吃水时，船岸不得进行一切可能影响水尺观测精度的操作，如装卸货，打排压载水等要停止，有波浪时，应读取水面最高和最低时的多组数据取平均值，以减少观测误差，特别对船中吃水一定要尽可能精确测定，然后对观测吃水进行修正，如首尾垂线修正，拱垂修正等，以求得船舶

平均吃水。测定水密度时应避开船舶排水管口和码头下水管道口，通常在船舶外档中部吃水一半处选取水样进行测量。最后视情况要对计算所得的排水量进行纵倾修正，港水密度修正等以计算求得准确的货物载货量。做水尺检验时，船舶当时可能存在任意倾斜状态，直接影响燃油，压载水，淡水以及船舶水尺的测量精度，有时候会出现很大误差，这一点要特别引起注意。

5. 关于压载水的排放

船舶压载水和沉积物中常常携带大量的有害生物，细菌等，如处理不当会对海洋环境和人类身体健康造成影响和威胁，为此各港口对船舶压载水的排放提出了更高的要求。船舶在排放压载水时一定要遵守相关法规，满足港口要求，在管理和处理船舶压载水方面要做好相关记录，诸如处理方式，开始结束时间，地点，舱号，数量，温度，盐度等等，以供港口国当局检查。如在在码头装货时，排水工作尤为重要，在计划的时间和步骤内未能将预定的水排出，就可能造很大的被动和麻烦，影响整个作业计划的进行。必须时时跟进，步步监控。任何装货或排水步骤的改变，必须经过认真演算，得到大副的同意后才可进行实际操作。要迅速排放压载水，最主要的是要提高压载水泵的工作效率，一般在保持2~3米尾倾的情况下由前向后排，并尽量保持由3个以上水柜向水泵供水，船体强度，稳性和吃水差可以由所装货物进行调整，即在装货的开始阶段，排水是首要任务，制定装货顺序的依据就是在保证船体强度的情况下使压载水排放速度最快！此外，船舶在航行中排放压载水可以利用排空法，溢流法或者混合法来实施，根据要求选择合适的地点，注意天气海况的变化，同时要使船舶稳性，强度，吃水差等满足相应要求。

6. 货物途中保管

载货航行中要做好货物的在船保管工作，根据货物种类，航次计划采取适当有效的措施，例如我轮voy#134从澳大利亚

装煤运往印度，航行中就涉及到煤的途中管理工作。查bc code可知煤的一些特性，比如会产生可燃易爆气体如甲烷等，当空气中甲烷的含量介于5%~16%时遇明火即可爆炸，此外，煤还具有自热和自燃性，当煤炭的粉尘在空气中含量介于10~30g/m³时，遇明火也会爆炸。为此航行途中必须经常对大舱测温并做好记录，如货温较低且稳定应进行间断性的持续通风，以排除有害气体。一般情况下煤炭装船后应进行4~5天的表面通风，然后每隔一天进行表面通风6h即可达到排除可燃气体的目的。可根据不同季节，地区特点，外界气温，采取甲板喷水的降温措施。当舱内温度接近45℃时应立即停止通风，封闭货舱及通风筒，防止空气进入，如货物继续升高并有烟雾，则应在严格封舱的前提下有步骤的释放足量的co₂进行灭火，而不能使用海水冷却煤炭或灭火。航行途中每天监测记录温度和各種气体含量的数值，发现问题和异常时，要及时报告处理，必要时请求公司专家的指导帮助。每天测量污水井，做好记录，必要时将污水排掉。在大风浪和寒冷天气中，要注意检查舱盖，人孔道门，通风管系等等的水密情况，避免货损或其它危险情况出现。在抵达卸货港之前，如果天气和时间允许要开舱检查货物的实际状况，做到心中有数。注意开舱卸货前要进行必要通风排除有害气体，确保人员安全。

7. 货物交接

在抵达卸货港准备卸货之前，同样要与港方进行充分的信息交流，索取必要信息，如泊位和航道水深，潮汐及变化情况，开工数，卸货效率，卸货机械的情况，水密度等等的情况之后，可以参照blu手册和码头及公司的相关体系文件的要求来制定unloading sequence和压水顺序及数量计划，以保证船舶拥有合适的sf/bm值和安全高效的卸货作业。在抵达卸货港之后，船长确认收到原始提单或公司同意有效的保函，并做完初始水尺检验和相关手续及准备工作之后即可开始卸货了。在卸货的过程中，同样须严格按照制定的计划来操作，并经

常性的巡视全船和大舱，查看工人的作业情况，督促当班驾驶员和有关人员一起做好，处理协调各种问题，以保证卸货工作的顺利进行，直至最后完货顺利开航。

当然，在一个完整的装卸货及运输的过程中，会出现各种各样的问题，甚至是突发问题，计划和相关的准备工作不可能完全做到面面俱到，但是时时刻刻保持高度的工作责任心是我们能做到的。

三，甲板部日常维修保养工作

甲板部的维修保养工作要有完整的计划，日常工作安排应区分轻重缓急。不过，甲板部工作的一个特点是靠天吃饭，因此要充分考虑天气海况对维修保养工作的影响。身为大副，必须具备人员管理能力，掌握了解各人性格特点，工作态度，责任心，应变能力，做到知人善任，平时多注意交流沟通。维修保养工作要抓得紧，抓得严，懂得见缝插针，也明白张弛有度。一般来说保养工作要注重实效，比如船体保养，特别是甲板，要按照实际的情况进行除锈油漆。水尺马克保持清晰。做好锚机绞缆机及相关系泊设备和开关舱及封舱设备的维修保养及检查工作，经常性的活络加油；看锚机的刹车带的磨损是否超过30%，如果是就须安排更换，底座及连接螺丝的磨损情况；齿轮，插销磨损情况，是否需要更换。检查水密门窗，各种道门，通风管系的情况，是否处于良好的工作状态。按照船龄，按检查周期和实际需要，对压载水柜大舱和双层底进行检查记录，以确定是否需要采取进一步的保养措施。督促二副和三副做好各自的本职工作，救生消防和航海图书资料都是港口国检查的重点。

四，抛锚作业和靠离码头作业

经过在船上将近半年的实习我对抛锚作业和和靠离码头作业有了初步的了解，下面谈谈抛锚作业和和靠离码头作业的一些注意的细节和具体的操作步骤。

抛锚和靠离码头是船舶日常营运最频繁的作业，也是容易发生各种事故的环节，一不小心就会发生事故，必须小心谨慎的操作。锚机绞缆机在抵港使用前，必须会同三管轮进行检查试验，确定处于良好的工作状态，刹车离合及止链器工况正常。在进行抛锚作业时，需要提前了解掌握锚地的水深，底质，定位条件，回旋余地，潮汐，风流和船舶密集程度，以及港口的相关规定和要求，控制好船舶的余速并结合船舶装载情况，严格按照船长的命令正确操作，以确定抛锚的方法和步骤及出链的长度。

船舶内装工作总结报告 船舶工作总结篇六

船员部在公司领导的重视下，5月份初已经正式独立办公，办公室宽敞、明亮、优雅，船员部全体员工向公司的领导表示衷心的感谢。

一、上半年工作回顾：

1、船员需求：上半年，根据目前的船员市场，体现了高级船员供不应求，特别是油化双证的高级船员尤为突出，船员部根据市场行情及司属船舶配员的需求，及时报告上层领导，调整了高级船员的工资，稳定了高级船员的情绪，同时也带动了全体船员的积极性，让船员在第一线保障了船舶安全生产。

2、船员体检：一年一度的体检，目前已完成了近半，在船船员146人，已经体检68人，剩余的船员将根据船期逐一落实，如体检发现身体不适，逐个通知对方，根据船员本身身体状况，决定留任或辞退。

3、船员保险：将每一个新上船员做到在第一时间及时投保，防患于未然，保障船员的切身利益。

4、证书跟踪：做到将证书失效之日提前告知船员，保证船员

证书的有效性。

5、户口簿、船民证：船员部在6月份已完成了所有船舶的户口簿年检及更新，同时也完成了船员所有船民证的有效年审。

6、船员招聘程序：船员部对新聘船员进行会谈，会谈内容包括船况、合同签订时间、员工薪酬福利等。同时尽可能地根据船员的资历，经海务、机务考核，来确定是否录用，杜绝业务水平低下、滥竽充数之辈进入我司。会谈考核通过后会对新聘船员办理相关的入职手续，让其成为我司一名正式的员工。

7、船员调配：在人性化管理的前提下，对个别不服从调配、不遵守公司规定的船员，该批评的批评，该辞退的辞退，或处以经济处罚，绝不手软，做到亲疏一视同仁，以示管理制度能得于严格的实施。

8、存在的不足：

一是船员的流动性比较大，特别是大副、二副、轮机长，不断地走出去、引进来。

二是船员的素质还很低下，导致一些工作不能快速的开展。

三是各船船期不同，部分船舶经常停靠福炼，一部分船舶经常在外运营，导致一些工作不能同时开展，同时完成。

四是随意改变绩效方案，让员工在“迷雾重重”的绩效机制中工作，不能发挥激励的作用而适得其反。

二、下一步工作重点和建议：

1、尽量拓宽船员渠道，引进那些有较好管理经验及业务水平的船员，以点带面，结合本船实际情况向船员阐明学习先进

经验的重要性，优胜劣汰，让船员明白，要与时俱进，不然就会因落后而被淘汰。

2、经常随海务、机务上船，解剖船员的想法及在实际工作中存在的困难，尽量帮助船员解决困难，包括家庭困难，耐心聆听船员的心声，把脉船员的思想动态，调动船员的积极性，了解各船员的秉性，让船员安心、尽心的做好船上的一切工作，确保我们的船员队伍成为素质高、业务精、凝聚力强的优秀团队。

3、公司的效益取决于安全，安全的决定因素在于人，人是公司发展的根本，人员的管理是个综合性的工作，坚持“以人为本”的管理理念，以教育为主，尊重船员、理解船员、支持船员，善于和船员沟通，重视船长及部门长反应的情况，让员工的工作效能更好地发挥出来。

4、在年初应制定出一套激励员工的奖励方案，达到什么样的标准，就会得到什么样的奖励。通过公司高层讨论后按章办事，做到决策的制度化。

船员部

船舶内装工作总结报告 船舶工作总结篇七

没有正确的政治方向，就不会有积极向上的指导思想。为了不断提高自己的政治思想素质，这几年来我一直非常关心国家大事，关注国内外形势，结合形势变化对企业的影响进行分析，并把这种思想付诸实际行动到生产过程中去，保证自己在思想和行动上始终与党和企业保持一致。同时，也把这种思想带入工作和学习中，不断追求自身进步。有人说：一个人要成才，必须得先做人，此话有理。特别是干我们这项技术性很强的工作的，看事要用心、做事要专心、学习要虚心。容不得有半点马虎和出错。所有首先工作态度要端正，要有良好地职业素养，对工作要认真负责，服从领导安排，

虚心听取别人的指点和建议，要团结同事、礼貌待人，服务热情。

在现代造船工业中，工人岗位多种多样，但当着不同的作用服务着船舶生产，船舶装配工是钢铁的裁缝、船舶的造型师，是从事一线生产的工人，每天与钢铁打交道，每次工作前都要认真的识别图纸才能确认零件或者构件的实际安装位置。一块零件从下料后就直接到了装配工那里，他们将之组成更大的零件或者组合成构件，接着让另外的装配工组合成分段和总段。钢材在他们手上实现船舶设计人的结构和造型。正是每一位船厂装配工的接力工作和不懈努力，一艘艘船舶才能够下水远航。

从保障船舶结构安全来说，装配工塑造船舶的形状和内部结构，若有一个地方装错就会为日后的商业运营留下隐患甚至出现安全问题，所以船舶的安全取决于结构安全而结构的正确与否就直接把握在装配工人手中。

各个分段按照编号安装在一起。从而成为一条巍峨的钢铁巨人每个工序都有装配工人的身影和努力。

从保障船企业质量来说，装配工就是船厂的第一道质量把关人。装配好了的船舶将由检验机构检验，而在现在船舶市场中，时间就是金钱，到了交船时间，却因为结构装配出错要延期交船，就会影响工期，推迟交船，从而严重违约，更要根据合同缴纳给船东大批的违约金。

甚至船东检验没有通过，船东根据合同直接弃船，那船厂的损失会更大，整条船的成本就由自己承担了，接着就是银行催款，甚者企业破产倒闭。所以装配工有事船厂的间接财产负责人，是船厂不可缺少的重要力量。

自从进入新世纪造船厂工作开始，我就从事了船舶装配工的事务，包括班组的安全和质量的监督巡查。正是我深知船舶

装配工作在建设期间的重要性，特别是含有大部分隐形的基础设施与工程，要随时监督检查，发现问题就必须解决问题，决不能草草了事，否则后患无穷且再无法根除。作为我是一位居装班班长和一名船舶装配高级工，身上的责任和重担我义不容辞。因此，在平时的工作中，我不仅要求自己班组成员在工作时，要认真仔细，做到一丝不苟，而且自己还深知打铁还须自身硬的道理。我对我自己做出了这样一些严格要求：一要在遇到脏累苦险的工作时抢在工人前头干，而且要比工人干的多、下得力；二要在遇到技术性难题是挺身而出，尽自己最大的努力攻克技术难关；我始终坚持以尽我最大努力做好每件事，以公司利益为重。三是我要求自己能勇于承担责任；我认为既然自己是一名班组长，那么在业务水平等诸多方面就要比一般工人要强一些。在公司分配任务时，在一般工人完成起来比较困难的任务时，自己要主动踊跃承担，更不能与工人推诿扯皮，要做出师者风范，勇挑重担。平时我不仅是这样要求自己的，在实践中，我也是按这些要求去做的。所以我的这些表现也深深受到了公司领导和职工的一致好评，发挥了我作为一名班组长应有的作用，树立了一名船舶装配高级工应有的良好形象。

作为一名船舶装配工，必须具备很多专业知识和技能，其中焊接和切割是必须掌握的技能，也是经常使用的技能。例如余料的切割，马板的焊接板材的定位点焊等都是日常工作需要用到电焊和切割的地方。

另外，实际生产还要用到的技能归纳如下：

能够看懂结构图纸图纸是装配工的指导性文件，读不懂图纸，便无法进行装配，识图能力是一个基本技能，当然这个技能可以在实践的过程中逐渐加深，甚至有些老师傅做的时间长了就很少看图了因为图纸也是根据规范绘制的，这个规范在老师傅们的工作中日积月累，就形成了个人的经验。

要求能切割直线，圆弧等几何图形，其切割质量直接影响装

配精度。一般来说要切割截面光滑，割缝笔直并且垂直于板材平会用到直线切割。

另外注意，在做构件的修改时(如切割马板、吊耳)应该做留根处理割下来后，再用切割火焰铣尽残留在板上的根部和焊瘤，最后由打磨工磨平，此作法是为了不伤害船体结构本身。

主要是点焊，技术难度不高，但是要求引弧尽量在废板上进行不要在船板上划刮和点触，原则上要不伤害板材。

大家都知道，现在是信息社会，知识更新很快，稍有怠慢就会被社会淘汰，在科学技术不断发展迅猛的今天，我深刻理解一句话：长到老，学到老。这句话是我的座右铭。，一不学，就被落后。船舶装配的职业要求促使我们要不断的充电，在这一块，没有谁能百分百的什么都精通完了，它是不断地在开发在更新，就和电脑软件一样，天天在更新，时时在发展。说不定你昨天还认识它，过两天它就变了样了，就有更先进的东东装进去了。所以我平时只要有时间就多看看专业书籍。看书不仅拓宽了我的知识面，还在很大程度上提高了我的技术水平，也使我对更高层次的理论及技术知识的学习产生了浓厚的兴趣。

(3) 三不让别人伤害自己，知道别人在施工且存在安全隐患，应提醒他改正错误的方式。

(4) 四不让别人伤害别人，比如有危险可能要发生，或者存在安全隐患，应告知他人，并对施害的当前行为进行阻止，以防其伤害到别人。

正是这些安全措施的保障，使我们工人在生产中离危险和伤害远了很多，离幸福近了许多。

作为生产一线的质量把关者的装配工，每日要与图纸为伴，细密的图纸就需要细致的识图读懂了图纸，才是安装正确的

保障。并且安装完毕后对其的自我检查是对工作负责态度的体现，亦是对企业负责责任的体现，只有将这种责任心寄托在每块板材的安装过程中，才能铸造出精品工程，才能锻炼出优秀企业员工和伟大的企业。

通过这几年的工作实践，我感觉收获很大，对于书本上的知识，完全应用到了分段的建造过程中，重新认识了理论知识的重要性，并对现代造船的流程有了进一步的了解。在平时的的工作中，我经常与其他职工进行技术探讨与交流，把自己所学到的知识与大家共享，并从别人身上学习自己所不了解的知识，实现共同进步。我充分地把理论与实践相结合，不断地积累经验，不断地钻研新业务，才使得我的技能水平达到了熟练精湛、运用自如地步。

综上所述，我为我作为一名船舶装配工而骄傲，但是我深知学习是无止境的，我仍然还要不断地加强自身学习，不断地取长补短，只有在技术上更上一层楼，取得船舶装配技师的资格才能更好的适应工作岗位对于技术的需要，更好的服务于船厂，也只有这样才能够跟上时代的步伐稳步前进，也才能够更好地服务于企业、服务于社会。

船舶内装工作总结报告 船舶工作总结篇八

市运管处/区运管所

一、组织机构落实情况

我公司成立了由安全副总任组长，指定人员为副组长，海务主管、机务主管□sms办主任为成员的船舶安全检查小组对我公司的所有危险品船舶进行彻底的安全大检查。

二、自查的内容

1、建立的安全生产责任制，签定的责任书。

- 2、建立的事故应急救援预案。
- 3、组织船员进行安全学习的内容、会议记录、安全检查台帐。
- 4、查看了船上的救生设备、机械设备以及船员证件。
- 5、检查了全公司所有船舶的证件，是否有效。

三、自查结果

- 1、部分船舶船员房间应变部署表未变更。
- 3、救生圈老化未更换。
- 4、船舶安全通道堆放杂物。
- 5、垃圾未进行分类处理

四、处理意见

对于以上安全隐患限定一个月之内纠正到位，针对日常工作对船员进行安全教育并立即进行纠正，要求其必须严格执行航行安全“双百”政策。

2012年9月9日

船舶内装工作总结报告 船舶工作总结篇九

今年以来，远洋船舶始终坚持以“效益攻坚、全员行动——强责任、精管理、比贡献”活动为契机，以辅助、促进船舶综合管理为中心，以“安全、效益、稳定”为目标，有效组织工会各项活动，全面开展工作创新，充分发挥了船舶工会桥梁纽带作用，使船舶管理水平显著提升，实现了争创“华铜海”式船舶的年终目标。

在工作中，我们通过冷静思考，科学分析，正确检视不足，认为当前工会工作还存在三大问题。

一是思想认识不足。当前由于经济成分和经济利益的多元化，导致船员思想观念和价值趋向的多样化。有些船员的私利观念活跃，缺乏职业道德素质、服务意识不强，敬业精神欠缺，导致一些玩忽职守、违章操作等现象发生。部分人对船舶工会信心不足，错误认为工会是清水的衙门，是务虚行为，没权、没利起不了作用，对工会不足工作不理不睬。

二是组织观念淡薄。随着公司船队发展，用工体制改革，船员队伍结构发生重大变化。近年来，我们充补了半数以上的基地工，部分人员文化素养较差，组织观念淡薄。受退休年龄提前影响，许多经验丰富、专业素质扎实的老船员逐渐迈入退休阶段，船员队伍进入了新老交替的高峰期。部分地区农民基地工素养较差，自由散漫不习惯集体生活。

三是工作方法传统。随着形势不断变化，船舶生产任务，工作目标责任要求的提高，传统的工作方法可能已经不适当前形式。许多工会组织不健全，船员公休换班后一般没能及时增补。工会干部职责不明确，义务热心工会工作不力，工作基本停留在搞搞娱乐活动，没有真正发挥组织作用。

一是注重思想观念教育创新。船舶工会是党群联系的桥梁和纽带，在安全生产中协调劳动关系、开展船员思想政治工作、对维护船员稳定方面有着不可替代的重要作用。要运用内容新颖、方式趣味的形式去引导船员提升安全生产、职业道德、荣辱观、遵守劳动纪律的积极性。要正确看待工会工作出现的新情况、新问题，以新的思维、新的眼光去观察和分析发展变化了的新形势，去运作工会工作，避免陷入工会工作的误区。要不断关心船员的工作生活，通过组织实践活动，增强其爱岗敬业的主动性。关心鼓励年青船员热心工会义务活动，多形式弘扬先进典型，激发热情，施展才华。

二是强化工会活动内容创新。船舶工会工作的重点就是围绕船舶中心工作，促进提高船舶管理水平、促进船员和谐稳定、提高船员队伍整体素质。要实现工会工作的‘这些目标，就必须坚持在工会组织活动的内容上创新。1、推行船务公开，从原来仅限于监督机制的基础上转被动为主动，透明船舶中心工作任务，发动工会组织作用，听取合理化意见建议，充分满足群众的知情权、参与权、表达权与监督权。2、强化组织凝聚，坚持贴近船员，立足热点、难点问题，帮助解决困难，有意识地挖掘和培养有用人才，对技术业务人才、入党积极分子成熟的，加快发展步伐。3、提高全员素质，经常性组织开展各种有政治性、趣味性、业务性、公益性的娱乐活动，既突出参与性、群众性，又提升船员整体素质。

三是突出相关机制的导向创新。保证船舶工会工作既要充分发挥职能效应，还需要严密活用的组织制度，实现工作机制创新。要落实工会委员职责分工，及时增补工会委员，明确各自职责，做好宣传。要落实工会工作目标，以参与船舶管理、调动船员积极性、监督劳动保护安全、加强伙食管理等为主体，展开各项活动，实现年终工作目标。要建立工会工作长效制度，即参与民主管理制度、民主评议干部制度、工会监督管理制度、工会激励评价制度等，在执行中逐渐形成制度。

通过开展创新工作，使我们呈现三大喜人景象。

一是船舶工会质量显著提升。目前，玉河轮的工会组织更加具有生气活力，组织活动更加妙趣横生、各项制度更加健全完善、工作目标更加明确。经常性的宣传板报、文体娱乐、技能竞赛等活动的开展，不仅加强了工会组织自身建设，提升了工会人员素质，而且使船员的参与欲大大增强。创新工作也带动了船员整体综合素质提高，每项活动，参与船员们都能围绕支部、船舶的宣传需要，确定主题，积极参与，打破了以往只在房间聊天、看片子的被动局面。

二是船舶管理水平快速提升。工会工作的深入，真正落实了船员的“知情权、参与权、监督权”，为船舶综合管理工作起到了奠定作用，年度内使玉河轮在综合治理、劳动保护安全、遵守规章制度、增收节支维修保养等方面都取得了好成绩，船员的凝聚力、工作积极性、主动性和责任感显著增强，各项工作都能顺利完成。广大员工都能自觉执行船舶规章制度，自我制约，执行力大大提高。劳动保护工作成效明显，全方位的督查考核，使员工在监督别人的同时也促进了自己，遏制了一些隐患的发生。

三是安全营运指标全面提升。充分发挥船舶工会工作职能，为安全生产献计献策，更好地服务船舶安全生产，实现并完成了年度生产任务指标。本年度内规范有序地开展船舶各项工作，安全生产面达到100%安全目标，实现无海损、机损、污染、火灾、人身伤害等重大事故；无违法违纪现象，无综合治理事件；船舶管理体系、船舶保安体系有效运行。二次fsc检查都无缺陷通过，90多个港次自引、自靠、自离100%安全，增收节支符合“五项指标”要求，在各方面都取得了比较理想的成绩，并跨入了华铜海船舶候选行列。